

「第1回 西宮市都市交通会議 総合交通戦略策定分科会」会議録

日 時：平成25年10月7日（月）午前9時30分～午前11時30分

場 所：西宮市民会館 5階 中会議室 501

議 題：1. 開会

2. 分科会長 あいさつ

3. 委員及び事務局紹介

4. 議事

（1）今後の作業スケジュール・西宮市の概況

（2）西宮市の上位関連計画・交通に関する問題課題

5. その他

6. 閉会

○委員出席者

役職名	氏 名	所 属 名	代理出席者
分科会長	土井 勉	京都大学大学院 工学研究科 特定教授	
委員	酒井 慶子	公募委員	
	立山 弘和	公募委員	
	松村 暢彦	大阪大学大学院 工学研究科 准教授	
	楠田 悦子	モビリティコンサルタント ジャーナリスト	
	永野 龍治	西宮市 土木局 道路部長	
	加納 陽之助	国土交通省 近畿運輸局 企画観光部 交通企画課長	交通企画課 課長補佐 廣瀬 洋一
	田中 克己	国土交通省 近畿地方整備局 建政部 都市整備課 課長補佐	
	松本 元生	兵庫県 県土整備部 県土企画局 交通政策課長	交通政策課 主任 尾崎 雄一郎
	服部 洋平	兵庫県 県土整備部 土木局 道路街路課 街路担当参事	
	田中 修平	兵庫県 阪神南県民局 西宮土木事務所 企画調整担当主幹	企画調整担当 職員 田辺 舞
北田 正広	西宮市 都市局 都市計画部長		

○事務局

- ・西宮市 都市局 都市計画部 都市計画課
(清水 裕文課長、秋田 修治係長、村岡 宙技師、椿 健太朗主事)
- ・パシフィックコンサルタンツ株式会社

○傍聴者

なし

第1回 西宮市都市交通会議 総合交通戦略策定分科会

日時：平成25年10月7日（月）

場所：西宮市民会館5階中会議室501

時間：9：30～11：30

○事務局　それでは定刻になりましたので、第1回都市交通会議総合交通戦略策定分科会の開催をさせていただきます。

○分科会長　この会議の目的は西宮市の総合交通戦略を立案することです。ですから、公共交通戦略でもなければ自動車交通戦略でもなく、総合交通戦略ということですから、本当に交通のことを一つに集中するとほかのものが見えなくなって、実はそのほかのものに一つのことを集中した結果が波及します。交通というのは相互に極めて関係するものですから、それだけの総合交通戦略をつくるのは大変大事だというふうに思います。どうぞ皆さんの活発な御議論をいただいて、よりすばらしい交通戦略をまとめるお役に立てればというふうに思いますので、御協力よろしくお願ひいたします。

○事務局　ありがとうございました。着席にてお話しさせていただきます。それでは会議の資料の確認をさせていただきます。お手元に次第、出席者名簿、あと座席表、本日の資料でありますパワーポイントをコピーしたものはございますでしょうか。足らずがございましたらお申し出ください。よろしいでしょうか。

特になければ次に進めさせていただきます。

それでは、本分科会の委員の皆様のお紹介をさせていただきます。お手元の座席表と名簿を御参照いただければと思います。

（委員・事務局紹介）

○事務局　以上でございます。よろしくお願ひいたします。それでは、ここからの議事進行は本分科会の会長にお願ひいたします。

○分科会長　そうしましたら、議事次第に基づきまして議事のほうを進行させていただきます。議題は二つあります。一つが今後の作業スケジュールと西宮市の概況、まずこちらにつきまして事務局のほうから御説明をよろしくお願ひいたします。

○事務局 それでは、説明させていただきます。まず、今回の総合交通戦略の策定のスケジュールについてですが、本年度基本計画を立てまして来年度実施計画を立てます。今回は現況分析を行い、課題抽出を行いました。次回に基本計画を策定してまいります。そして分科会のスケジュールとしましては本日10月7日第1回、12月の下旬に第2回を行い、2月の中旬に第3回を行う予定としております。まず、本市の概況ですが。

○分科会長 ちょっといいですか、今のスケジュールで何か御意見等ありますか。大丈夫ですか。では、説明を続けてください。

○事務局 よろしいですか。本市の概況としまして、まず地理的な位置ですが、西宮市は東西の交通が多く、交通の要衝となっております。また、経済活動の拠点である大阪市と神戸市の中間に位置し、かつ近接している市ということがわかります。

地勢といたしまして、本市は南北に長く、平野部と山麓部それぞれに分かれて市街地が形成されており、特に南部の平野部では近隣市と連担した一大市街地を形成しております。用途地域につきましては住宅系の用途、黄色の部分が住宅系の用途になりますが、市全体では住宅系を中心とした土地利用となっています。また、鉄道駅周辺及び幹線道路沿いでは、商業系を中心とした土地利用となっています。埋立地を中心とした臨海地域では工業系を中心とした土地利用となっております。

本市の成り立ちとしまして、合併の経緯をまとめました。昭和8年から昭和26年に至るまで合併を繰り返しており、生活圏の異なるまちで構成されていることがわかります。

人口の動向ですが、人口の9割は南部地域に集中しています。全市としましては増加傾向となっております。一部塩瀬地域や山口地域の一部、この青いところが人口の減少している地域になります。

高齢者の動向ですが、高齢化率は20%弱であります。ただ、高齢者数が増加の傾向にあります。高齢者の増加率につきましては北部地域で高い傾向が見られ、その変化も北部など大きく増加している地区があります。この赤いところが高齢者率の増加しているところになります。

事業所の動向です。事業所の分布は、南部地区の鉄道沿線に多く、その9割が商業、サービスなどの第3次産業となっております。事業所数は増加傾向にあり、阪急北口周辺で増加しています。

市街地整備状況ですが、南部の阪急神戸線以北で面的な整備が行われていない地区が多く存在しま

す。

主要な生活関連施設の立地状況ですが、教育、商業、医療といった主要な生活関連施設は南部に集中しております。北部地区には高校や緊急告示病院の立地は見られません。スーパー等についても同様です。

鉄道と道路の集積状況ですが、鉄道及び道路は南部地区に集積しており、東西方向が充実しております。北部は鉄道路線がなく、道路が主要な交通となっております。

交通サービスの状況としまして、鉄道は特急・新快速等が停車する、ＪＲ西宮、阪急西宮北口、阪神西宮、阪急夙川駅、阪神甲子園駅の運行本数が多いことがわかります。バスにつきましては、南部・北部ともにバス路線は一定整備されておりますが、運行本数に地域格差が生じています。ＪＲ西宮、阪急西宮北口、阪神西宮、阪神甲子園駅へ向かうバス路線の便数が多いということがわかります。

交通サービスの状況として、駅前広場の状況です。市内には、２３駅ありますが、駅前広場は阪神今津駅と阪急今津駅を合わせて一つとして数えています。そうすると、駅前広場は、２２駅中８駅となっています。バスバースが阪神甲子園駅で１４台、ＪＲ西宮・阪急西宮北口・阪神西宮駅で８台などと、主要な駅におけるバスバースが多くなっております。

駐輪場のサービス状況ですが、甲子園口駅、西宮駅、西宮北口駅、夙川駅、阪神甲子園駅の駐輪マースは突出して多く駐輪台数も多くなっています。甲東園駅、甲子園口駅では予約待ちが発生しています。阪神甲子園駅、西宮駅などでは放置駐輪が多くなっております。

道路整備状況、幹線道路及び区画道路ともにＪＲ以北で低密度です。都市計画道路はＪＲ以南ではおおむね整備されていますが、ＪＲ以北では未整備区間が多いことがわかります。

道路交通量、ピーク時の速度、渋滞箇所などを挙げております。高速道路や一般国道などの主要な幹線道路において交通量が多く、これらは南部に集中しております。南部の主要な道路において、旅行速度が低下し、渋滞が発生しております。北部では、国道１７６号線において、旅行速度が低下し、渋滞が発生しております。

交通事故の件数ですが、西宮市内の交通事故件数は近年横ばいで推移しております。事故当事者の年齢構成別推移では高齢者の事故件数が増加していることがわかります。

次に、歩道・自転車走行空間についてです。この自転車走行空間とは自転車歩行者道が整備されて

いる箇所と道路交通法上の自転車通行帯になっている箇所です。歩道・自転車走行空間は、JR以南でおおむね整備されていますが、JR以北で未整備の区間が多くなっておりま

す。環境への影響としまして、温室効果ガスの排出量ですが、温室効果ガスは今後増加が予想されています。西宮市は、国や兵庫県と比較して産業部門の割合が少なく、民生家庭部門が多くを占めており、住宅都市としての特徴がわかります。

騒音の状況です。騒音については国道176号沿線や山手幹線で環境基準を上回っている地点が存在しています。

大気質ですが、大気質について全ての自動車排気観測局測定箇所において一酸化炭素及び二酸化炭素ともに環境基準値以下となっております。

パーソントリップの状況としまして、トリップ、人がある目的を持って、ある地点から移動する単位ですが、それをアンケートで調査したもので、市内から市内へ移動するもの、市内から市外へ移動するもの、市外から市内へ移動するものと、それぞれ示しております。市内から市内、市内から市外へのトリップは減少傾向にあります。データは、平成12年と平成22年を比較しております。市外から市内のトリップは増加しており、買い物を含む自由トリップが伸びています。交通手段分担率は市内々、市内外、市外内全てにおいて自動車の分担率が減少している一方で鉄道及び二輪車が増加しております。

外出率ですが、全数では地区ごとに大きな差異は見られませんが、移動困難者に関して山口地区等で外出率が低い傾向にあります。

市内のトリップの比率ですが、市内トリップ、市内にとどまっている人の割合ですが、通勤トリップでは鉄道沿線や山口地区において市内率が低くなっております。通学トリップでは特に西宮北口・JR西宮・阪神西宮駅を含むゾーンにおいて、市内比率が高くなっております。自由トリップでは北部における市内比率が低くなっており、買い物を市外に依存している割合が高いと考えられます。

移動状況についてですが、市内々の交通について挙げております。目的別と交通手段の分担率が表記されております。通勤は、南部東側を発生集中源とするトリップが多く、交通手段は、北部は自動車、南部は自転車の割合が高いことがわかります。通学につきましては、南部東側を発生集中源とするトリップが多く、交通手段は北部・南部ともに、徒歩の割合が高くなっております。自由目的は、

西宮北口を含むゾーンの発生集中源とするトリップが多く、交通手段は北部は自動車、南部は自転車の割合が高くなっております。

市内から市外の交通につきまして、目的別、交通手段分担率を整理しております。通勤目的は、南部からの大阪方面へのトリップが多く、鉄道に次いで自動車の利用が高い。通学目的は南部から大阪、神戸方面へのトリップが多く、鉄道が突出して多い。自由目的では、大阪、宝塚方面へのトリップが多く、ほかの目的と比較すると自動車の割合が大きくなっております。

市外から市内への交通を目的流動別、交通分担率を示したものです。通勤目的では、大阪、神戸方面からの流入が多く、北部では自動車、南部では鉄道に次いで自動車が高くなっております。通学目的では大阪、宝塚方面から甲東園、上ヶ原それから鳴尾への流入が多く、鉄道利用者が突出して多いことがわかります。自由目的では大阪、神戸、宝塚からの北口、甲子園口への流入が多く、鉄道及び自動車の利用が多くなっております。

鉄道端末交通、鉄道駅へのアクセスがどのようになっているか、それをアクセス交通と呼び、これは、出発地から駅へ、自宅から駅へというような感覚で見てください。一方、イグレス交通というのは駅から目的地へという交通になりますが、それぞれ整理をしました。駅別のアクセス、イグレス交通は西宮北口がともに突出して高く、アクセス交通では甲子園口駅、甲子園駅、JR西宮駅が、イグレス交通では甲東園駅、JR西宮駅、甲子園駅、鳴尾駅が多くなっております。アクセス、イグレス交通ともに、いずれの駅に関しても徒歩の割合が多くなっております。イグレス交通は、バス利用が少なくなっています。

通過交通の状況ですが、鉄道による通過交通では、神戸市から大阪市のトリップが36万トリップと突出して多くなっております。自動車による通過交通では、西宮市の断面で19万トリップあって、西宮市の道路網の混雑を誘引しているものと考えられます。

以上で概況とスケジュールの説明を終わります。

○分科会長 ありがとうございます。ただいま、これからの作業スケジュールと西宮市の概況について御紹介いただきました。これらにつきまして、御意見と御質問がございましたら、いかがでしょうか。

○委員 ちょっとよろしいですか。時々、概況の区分でJR以北、JR以南という区分分けが時々

出てきますが、私はどうしても北部に住んでいますから、前回も少し全体会議でお伝えしたとおり、北部地域に関しての認識が少しゆるいといえますか、J R以南・J R以北というのは恐らくこちらで扱われているのは、J R東海道線を基準にされているのだと思います。北部地域にはJ R西宮名塩駅という大きな拠点駅がありまして、地図を見たら確かに武田尾方向、北方向に伸びていますので東西という路線ではないのですが、J Rという路線で言えばJ R福知山線です。北部地域のほうにございますので、どうしても南部、いわゆる東海道路線を中心に考えられておられるようではございますけれども、この辺のところの区分をもう少し厳密になさったほうが整合性が取れるのではないかと。これは私のうがった見方で申しわけないですが、西宮市の方々も、どうしても南部のほうに目がいきがちなので、北部については少し認識がなく、東なんじゃないかという気がするものですから、ちょっと細かいことで申しわけございませんけれども。北部と南部のJ RについてはJ R福知山線もちゃんと北部地域にございますということだけ認識をしていただきたいということでございます。

○分科会長　　今の点は、具体的にページ数で言えば、どこになりますか。

○委員　　14ページになります。

○委員　　14ページに書いてありますのは、J R以北で低密度、あるいはJ R以南では都市計画道路は整備済であると。

ここで言うJ R以北、J R以南というのは南部市街地におけるJ R東海道線以北、J R東海道線以南という意味で使っておりますので、まさに御指摘のとおり市のイメージとして山口町、塩瀬町という大きな北部地域と、それから南部市街地に大きく二分される、その南部の市街地の中でJ R東海道線以北・以南に大きく分けられるという趣旨で使っておりますので、表記のほうはそういう現実を少し高めたような表記にさせていただきたいと思います。

○分科会長　　そうですね。

○委員　　これは、17ページにも同じようにJ R以北というのを書かれております。この2ページですか。

○委員　　そうですね。

○分科会長　　これからはそういうふうに、南部地域、J R神戸線、そういう記述をきちんと書くことにいたしましょう。はい、ありがとうございます。

ほかに御意見、御質問はございますか。よろしいですか。

議事のほうを見ると、次の議題で、西宮市の上位関連計画とか交通に関する問題・課題というの、今の概況の話と似ていると思いますので御説明をいただいた後、また、前のほうと質問とか意見が重なればそのときに御意見をいただくということにして議事を進めさせていただきたいと思います。

では、二つ目の議題をよろしく願いいたします。

○事務局 それでは、続きまして西宮市の上位計画について説明させていただきます。

まず、西宮市の第4次総合計画におきまして、交通の分野で道路の整備、公共交通の利便性向上という内容があります。その次が西宮市の都市計画マスタープランですが、ここでも交通については挙げられておまして、歩きやすい空間、環境との調和、そういった内容が挙がっております。そのほか、上位交通の計画としまして、西宮市地域公共交通連携計画、それからひょうご21世紀交通ビジョン、ひょうご公共交通10カ年計画、西宮市交通バリアフリー基本構想というものがあまして、それぞれの基本方針が挙げられております。このあたりが西宮市の総合交通戦略とかかわってくる内容です。バリアフリーであれば、歩きやすい歩行空間がそういう内容になります。

西宮市地域福祉計画です。これは関連した部分になりまして、総合交通戦略の福祉の観点というものをごここに切り口として見ておく必要がありますが、このあたりがちょっと整理がまだできておりませんが、関連計画としてこういう状況がありますというようなものを挙げている程度になります。

西宮市高齢福祉計画・西宮市介護保険事業計画、このあたりも関連計画となっております。

西宮市の障害福祉推進計画です。同じく障害者の方にも利用しやすい交通体系である必要があります。

西宮市の都市観光推進計画、酒蔵通りや、現在、まちたび博が開催されていますが、そのような観光についての切り口と交通をリンクさせる必要があります。つまり、歩きやすいまちであることとか、その観光地に行きやすい、そういった切り口として整備が必要です。

地球温暖化対策実行計画、こちらは西宮市の環境基準を守っていくものとして挙がっておりまして、対象とする温室効果が策定目標というものがあります。公共交通に利用転換していく上でこれらが達成されていく可能性もあります。

西宮市の交通に関する問題課題です。まず、鉄道利用面ですが、駅前広場が脆弱、未整備というふ

うなものを挙げております。比較的乗客数が多い、あるいはバス路線が接続している鉄道駅において、一部駅前広場が整備されていない駅があり、交通結節機能が不十分となっています。また、駅前広場が整備されている一部の駅で、計算上の施設規模面積に対して不足する駅があります。また甲子園駅などでは面積は十分なのですが、バス停が分散しているなどで交通結節点としての機能が落ちている場所があります。

拠点駅へのトリップ集中です。特急停車駅である拠点駅ではトリップが集中しており、隣接駅における駐輪場の不足などによって、不法駐輪が生じている可能性があります。これは西宮北口を例とした自転車でのアクセスの分布なのですが、広範囲の人が西宮北口に集まっておりまして、西宮北口で自転車の駐輪場と、そういう問題が発生している可能性があります。似たような駅として阪神甲子園駅、阪神西宮駅などが挙げられます。

鉄道駅にアクセスするバス路線の混雑です。鉄道駅にアクセスするバス路線のうち、国道2号線、国道176号線、建石線、札場筋、臨港線等の幹線道路では交通混雑が著しいため、バスの走行速度や定時性の低下などが生じています。北部では国道176号線、バス路線がこちらに走っているのですが、JR西宮名塩駅等にアクセスする際に飽和混雑しているために定時性等が確保されていない可能性があります。南部地域でも同じでバス路線が走っているところで混雑が発生しております。

徒歩によるアクセスのしづらさとしまして、駅へのアクセスは徒歩が主体となっていますが、一部の駅では駅周辺の歩道が脆弱であり、歩行環境が悪いということがわかります。こちらが駅へのアクセスの分担率で、紫のところが徒歩によるアクセスです。こちらに歩道整備区間と駅を重ねて掲載しております。甲子園口駅、甲東園駅、甲陽園駅周辺では歩道の整備が進んでおりません。一方、西宮北口駅などでは整備がされているため、アクセスしやすいという状況になっております。バスの走行環境が悪いということで、路線の一部は、都市計画道路の未整備等により狭幅員道路を走行しており走行環境が悪い状況となっております。こちらのグリーンで示しているのがバスルート、そして赤及び青で道路幅員を示しております。大型車がすれ違うことができる幅員がブルー7.5メートル以上、赤い色が7.5メートル未満となっております。バスルートのほうの一部で大型車がすれ違うことができる幅員になっていない箇所があります。

幹線道路の混雑としまして国道2号線、国道176号、建石線、札場筋、臨港線等の幹線道路では、

交通混雑が著しくなっております。こういうところの赤い色、オレンジの色、このあたりが時速30キロメートル未満で走行されている場所になります。また、交差点等で渋滞が発生している場所、このブルー、区間的に渋滞が主に発生している場所等を挙げております。

自動車利用面の幹線道路の混雑です。中津浜線、それから今津西線、建石線など幹線道路の一部に踏切がありまして、ここで交通の円滑性が低下しております。

J R以北における脆弱な道路網。J R以北の地域においては、南北道路を中心として都市計画道路の未整備区間が多く、狭幅員の市道による道路構成であり、脆弱な道路網となっております。こちらがJ R以北で都市計画道路、赤いところが未整備となっております。青いところは整備済、グリーンのところは事業中、それ以外は全てこういう狭幅員の道路によって構成されております。

自動車交通に係る環境基準未達成箇所の存在。騒音は、一部の地点で環境基準を達成できておりません。赤いバツ印が先ほども申しましたが問題は生じておりません。

温室効果ガス排出量の増加。温室効果ガスは、近年横ばい傾向にありますが、このように増加傾向になっております。

徒歩、自動車利用面におきまして、徒歩空間が脆弱、未整備となっております。J R以北においては都市計画道路の未整備区間が多く、狭幅員の市道による道路構成であり、歩道が脆弱な道路網となっております。こちら赤い色が歩道のある区間、そして灰色のところが歩道の整備がされていないところになります。J R以北において歩道が整備されていないところが多くなっております。

自転車道ネットワークが脆弱、未整備の区間です。こちらもJ R以北において都市計画道路の未整備区間が多く、狭幅員の市道による道路構成で、自転車走行空間が脆弱な道路網となっております。先ほど赤とグリーンで示されていたところが自転車道路が設置されているところなのですが、グリーンのみで自転道はなく、歩道の一部区間が標識の設置によって自転車走行が可能になっている状況です。

高齢者の移動面としまして、高齢化に伴う外出率の低下と高齢者の自動車分担率についてです。高齢者の外出率は、高齢になるほど低下しており、南部と比較すると北部の外出率が低くなっています。交通手段の分担率は、年齢層の違いはほとんどない一方、北部地域は南部地域と比較して、自動車分担率が高くなっております。年齢的にはそう大差はないのですが、北部の自動車量は大きくなってい

ます。

高齢者の自動車分担率の増加と高齢運転者の事故件数の増加です。高齢者の免許保有率の高まりにより、高齢者の自動車分担率は増加しています。こちらが免許保有率、平成12年と平成22年として増加しています。同じく自動車分担率ですが、非高齢者では自動車分担率が低下しているんですが、高齢者において自動車分担率は高くなっております。高齢者の自動車利用が高まりと、高齢者数の増加により、高齢者の事故件数が増加しております。平成19年と平成23年を比率にいたしますと高齢者による事故が増えてきたとわかります。

福祉施設へのアクセスについてですが、市内の福祉施設はおおむね公共交通によりアクセスできるものの、医療福祉施設へは自動車利用が多く、北部においてその傾向が大きいことがわかります。こちらに駅からの500メートル圏域、ブルーで示しております。バスからの300メートル圏域をオレンジで示しております、福祉施設はこちらのグリーンでドットしておりますが、おおむね圏域内にしており、一部に圏域外のほうもあります。

最後に、それらを総括しますと、西宮市のまず課題として挙げられるものは、鉄道駅の結節機能の向上、鉄道駅へのアクセス性の向上、バスの利便性の向上、公共交通の利用転換、自動車交通の円滑化、自動車交通における環境負荷の軽減、安心・安全な歩行者・自転車空間の創出、高齢者や移動困難者に対応をした移動手手段の確保ということになります。

以上です。

○分科会長 ありがとうございました。ただいま御紹介いただきました上位関連計画、それから交通に関する問題と課題について御意見、御質問をいただければと思います。よろしくお願ひします。

○委員 どこかで触れられていましたら御指摘いただきたいのですが、阪急、JR、阪神とありますが、南北のアクセス状況が西宮市は弱いのではないかと、ということが記入されていなかったかと思ひます。いかがでしょうか。

○分科会長 事務局いかがですか。

○事務局 鉄道の阪急、阪神、JRに対する南北のアクセスが弱いのではないかと、ということですね。直接的にそのことを書いているところが、もしかしてなかったかもしれませんが、JR東海道本線以北の南北の道路網が弱いということで、当然、車によるアクセスもしにくいのですが、バス路線

につきましても、見ていただいた資料の中で、幅員の狭い道路を無理に通っていただいているという状況がありまして、バスについても南北方向の移動、特にJ R 東海道本線以北で、時間を要しているという状況があります。

また、自転車道等につきましてもJ R 東海道線の以北については、ほとんど自転車道は整備されておりませんので、自転車を使って南部地域の北の方から鉄道の本線まで出てこられる方の利用は多いのですが、時間がかかり安全に通行できるところが少ないと、そういう問題が全体的には書かれております。

○委員 皆様は南北を移動されるときは、今津線を活用されたり、バスを使ったりなど、どのような方法でアクセスされるのですか。あまりアクセスされることはないのでしょうか。

○事務局 結構移動は多いです。市内の移動の場合にはそれほどでもないかもわかりませんが、見ていただきましたらわかりますように、通勤などは市外に出られる方が多い。そうすると、どうしても鉄道の本線に出ないと市外に移動できないということで、結構、南北の移動は多くあります。その場合、阪急今津線沿いとか甲陽線沿いとか武庫川線沿いとか鉄道の沿線付近の方は鉄道を利用されているんですけども、どこまで網羅できているかという点と、網羅できていないエリアの方が多い。そうなってくるとバスとか自転車に頼らざるを得ないんですけども、比較的南部地域の南側のほうは道路網がきちりしているからバスとか自転車等も使いやすい状況なのですが、南部地域の北側についてはそこら辺が不十分なために少し御不自由をおかけしておるという状況です。

○委員 はい、わかりました。

○分科会長 ほかに御意見、御質問よろしいですか。

○委員 今日の成果というのは、多分52ページにある課題のところなのだろうと思うのですが、この課題だけを見ていると、あんまり困っていない感じがします。1ページのこのスケジュールから考えると、今回の使命というのは、これは困った、どうしようか、というところを出すのが使命だと思うのですが、ここに挙がっている課題というのは粛々とこれまでのことを日々やっていたら解決しそうな話ばかり書いてあり、本当にこれでいいのかと疑問に感じます。

交通戦略というものをつくらうと言っているのですから、交通戦略の目標はどこに置くのかというような目標像がないと、多分、議論できないだろうということです。交通戦略の目標がなぜ必要かと

いうと、こういう課題を解決していこうとすると、コンフリクトが起きるわけです。幹線道路を広げたら、この道路空間の配分をどうしようかと。そこの課題で、自動車交通の円滑化も書いてあるし、自転車道もつくらなければいけないし、バスも走らせなければいけないというコンフリクトが起こったときに、これをどうしようかという判断をするために、多分この交通戦略の意義はあるはずなので。それらをどう判断したらいいのかというときに、じゃあ、ここの最初の目標に立ち返ってこれを優先させましょうというような判断をすべきではないかと思います。

これだけだとさっきも言ったように現在それぞれの部署で粛々と進められているものをそのまま足しただけであって、西宮市として本当に困っているという状況がよくわからない。その一つがさっきおっしゃったような南北の連結をどうするのかというのは、これは自転車をつないでいくべきなのか、バスをつないでいくべきなのか、歩いてつなぐべきなのかというような判断もできないですよ。

それと、もう少し大きな話で言うと、南部と北部というふうに分けて書いてありますけれども、じゃあ、これをどうやって考えるのかということです。ちらっと生活圏とか書いてありますよね、パーソントリップの状況等を見ても、南部と北部というのはどうも違うと。北部の方の生活圏というのはどうも神戸の北や宝塚、また、それに通勤や目的トリップなんかが関係しているといったときに、西宮市としてどう考えていくのが、かなり大きな問題ですよ。僕も都市計画マスタープランの策定でかかわっていましたが、非常にナイーブですよ。その北部の方々の暮らしというのをどう考えていくのか、これは南とつなげなければいけないのかとか。そういう、北部の方の暮らしを支えるために、これはバスをつなぐべきなのか、いやいやここはもう自動車で考えるべきなのかとか、それは西宮市内で完結すべきなのか、それとも両方の市と連携して考えていくべきなのかとか、そういうようなところをどこかで考えなければいけないですよ。どこかで考えなければといったときに交通戦略という名前で、しかも前に総合がついています。そうであるならば、ここで僕は考えていくべきだと思うし、非常に今回の資料というのは、まとまっていて一見よさそうに思うのですが、それは実は本当の問題のところを避けて続けてしまうとこのような資料になってしまうわけです。そうではなくて、今の西宮市の本当に問題なところというのをを出していただかないと、多分この3回はまとまらない。予想でいくとこの2回目でそれぞれの部署で考えられているようなことがぼろぼろと出てきて、3回目で戦略目標というので、きれいな言葉がぱっと出てきて、延々やって終わりそう

な感じなので。いやいやそこを目指すのですかと、いや、そうじゃないような、もうちょっと今のやまなみバスの話もそうですし、じゃあ、どうやって公共交通の利用促進を考えていくのか。ここの地域はどう考えていくのか、この地域はどう考えていくのかと。来年議論しなければいけないので、その方針を考えていくときに、もう少し出し惜しみをせずに、いろんな情報を提供していただきたいし、こんなことで困っているところを出してもらったほうが交通戦略としての議論はしやすいなと思います。

答えは求めませんが、そういう感じを受けたという、もうちょっと我々を信じてほしいなというふうに。この資料だと信用しませんという資料ですから、一応取り繕って出したという資料なので、そういう意味では残念だなという感じです。

○分科会長　　これは大事なことなので、今までのことに関連して委員の皆さんに御意見、御質問等ありますか。

○委員　　こういうふうに、いろいろ鉄道であるとか、自動車、自転車で課題をたくさん並べてくださっていますが、どれが一番問題なのか、優先順位はどれなのかというのが全くもってわかりづらいというのが聞いていて印象的でした。それで、結局一つとして北部と南部とで、全然交通特性が違うので、そこはちゃんと分けて整理、地域特性に応じた課題整理をきちんと西宮市全域ではなくて、そういうものをしていく必要があるのではないかなと。というのは、交通の特性を見ると内々交通が一番多くて、次に市内、市外とかそういうので一番内々交通というのが住んでいる者としては問題となってくるので、そこら辺も踏まえる必要があるのかなというのが一つ。あと北部と南部とで交通特性が違うので、北部では自動車交通が主で南部のほうは自転車の利用がすごく高いとか、そういう数値が出ているので、そこら辺で優先順位等が出てくると思いますので、その辺を整理したら、何となく一番困っていることが出てくるのではないかという印象を受けました。

以上です。

○分科会長　　ほかに御意見。

○委員　　あと、交通戦略を考えるときに、土井先生から始め冒頭の御挨拶の中で、総合に係るものであるとおっしゃっていらしたように、これから少子高齢化や成熟社会を考える上で、どうして交通を考えていかなければならないかということに、もう一度立ち返らないといけないのが日本全

国的な流れであって、その交通を考えるのは、西宮市のほうでも掲げていらしたように、住みたい・住み続けたいまちをつくるため、暮らしの充実を図るための公共交通という側面から、移動でないといけないことを第一に考えないといけないと思います。今後、市の財政も逼迫していく中で、福祉や就労者の働きやすい環境づくりなどをつくるために、公共交通での移動支援ということも考えていかないといけない。そのように総合的に移動を考えていく必要があると思います。

○分科会長　　ほかに御意見ありますか。

○委員　　38ページの拠点駅へのトリップ集中で、不法駐輪のデータがありますが、阪神西宮とか阪神甲子園で放置駐輪が多いというような表記があり、放置駐輪というのは歩行環境とかにも影響がありますし、バリアフリー等にも結構かかわるといのはあって、結構どこの都市も抱えている問題は大きいと思います。こういったところも、これから議論をしていかなければいけないところではないかなと思います。この中の予約台数と放置駐輪の関係というのがよくわからないのですが、そういうところがちょっと気になりました。

○分科会長　　ほかに御意見ございますか。はい、お願いします。

○委員　　同じようなことにはなりますが、5ページで人口の変化を見ていたときに思ったんですけども、人口が増えているところと減っているところがあります。多分、それぞれ事情が違っているはずで、西宮市さんで今地域でこういうことが起こっていますよというのを情報としていただけると。増えているところは多分新興住宅地がどっとできて増えているとか、住宅地がじわじわと拡大しているエリアがあるとか、空洞化しているエリアがありますよとか、何歳ぐらいの人がどこに集まっている、動いているというのがあれば今後将来、じゃあ、そこで何をしていかなきゃいけないかというのは将来像とかを描いていくのにも参考になるかなと思いましたので、また情報をいただければと思います。

○分科会長　　本当ですね。ほかに御意見ございますか。

　　ちょっと今の話で追加的に言うとする、人口が集まっているところは確かにほかの都市に比べていいことなのかもしれないけれども、同じ年代の人が一カ所に集中するというのは10年後、あるいは20年後にニュータウンのオールタウン化みたいな同じ課題を持つ可能性がある、そういうところに対して今から何ができるのかということを考えておかないといけないよということになり

ます。一つずつ見ていると先ほど皆さんから出ているたくさんの課題がありますね。

ちょっと皆さんの御意見も踏まえて私も非常に思うのですが、西宮市さんは問題と課題と並列的に書かれていますけれども、問題と課題というのは違うものですよね。違うことに対する認識がすごく甘い感じがします。現象として起こっているものは問題だけれども、その問題を自分たちが、こうありたいという姿に照らし合わせて大きな問題と小さな問題が見えてくるわけで、自分たちが何を目指すかということが全くないと課題というのは出てこないのですね。それが最後のページで非常に玉虫色の課題になっている。これは課題じゃないですね。課題というのはこの下にいっぱい書かれるもので、これはタイトルにしかならない感じがします。この中のたくさん並んでいる八つの中でどれを重視しますかと。それから先ほどから言われているように、南部地域と北部地域は都市構造も違うわけだから、この課題に対しても答えが違うわけですね。例えば南部なら歩行者と公共交通を優先した地域をつくりましようと言ってもなるほどと思うのですが、北部地域であれば、もしかしたら歩行環境をきちんとを整えるより自動車が走りやすいことのほうがもしかしたら重要で、それに公共交通がきちんと自動車に及ばないところをサポートするというような、要するに交通手段に対するクリエイティブ、違う可能性がありますよね。そういうものに対して皆さんが議論をして共通認識を持たないと計画というのはつけれないと思います。

それからもう一つ、非常に大きな点が抜けているのは、西宮市さんが扱える今回扱う範囲です。例えば国道、県道をどうするのかと、それから通過交通がたくさんありますよね。通過交通は放っておくのか、放っておいてもいいのかもしれませんが、自動車は放っておけないのかもしれませんが。鉄道のほうは放っておけるのかもしれませんが。でも、その通過交通をどうするのかというのも全然見えない。それから、なぜ福祉の話が出てこないのでしょうか。例えば福祉のほうから交通を充実することによって予算をとってくるというようなことを明確に持っているとしたら、福祉の話をきちんと考えるほうがいいけれども、こういう話がありますよという意識の提供程度であればそれはそれでいいと思います。しかし、せっかく戦略とつけているのですから、今までの予算の枠組みを含めて、できるだけ都市構造も変えていくような交通のあり方を考えるとすれば、いろんな予算を、もしかしたら教育委員会の予算も交通のほうで肩がわりすることによってより良い西宮市のお金の使い方になるよというようなことを述べられる必要があるのではないかと思います。そういう意味では非常に

時間不足な資料なのかもしれません。

これで最初のスケジュールを見ると、できるのかなというのが大変不安です。一応、ここのミッションとしては検討分科会としては3回目に戦略目標と都市交通施策をつくらないといけないのですが、今日、皆さんと一緒に交通戦略を考えるという意味でいうと、どうしても決めないといけないことがあるはずですね。どうしても決めなければならないことをぜひ西宮市さん、今日、ここで話しいただいて、それについて議論しましょう、いかがですか。

○事務局　　まず、スケジュールの点だけお話させていただければと思うんですけども、いろいろ御指摘いただいているように、今回挙げているものが課題となり得ているかという、少しその課題として成りえてないというふうに事務局としても認識しているところがございます。正直、時間不足であって、本来市としての目標や方針に照らしての優先順位であるとか重みづけみたいなものがあって、当然ある程度課題というのが出てくるものだというふうには考えています。そういう意味においては、この部分は非常に重要な話ですので、できましたらここに書いてあるスケジュール自身を見直しまして、第2回において、もう一度課題等を抽出した上で御議論をいただいたほうがいいのではないかと考えています。皆さんお忙しい中でそういうことが可能かどうか難しいですが、できましたらそのようさせていただけたらと考えております。

○分科会長　　今の話は、皆さんにもちょっとお話ししたいのですが、時間不足という市のほうの御意見なので、時間があればできるということですね。ですから12月下旬ぐらいですか、あるいはもうちょっと手前でもいいのかもしれませんが。

○事務局　　もう少し手前でも大丈夫です。

○分科会長　　11月ぐらいに1回目ダッシュをやって、年度内にこれをやるということですか。そのときも時間不足になりませんか。

○事務局　　着手したのが予定よりちょっと遅れました関係で今回このような不十分な資料になってしまっているんですけども、ただ、今後こういう基本目標を定めていくにしても、ここの課題というものをきっちりと共通認識を持っていただくということが重要であると思っていますので、ここはきっちりとやらせていただきたいなというふうには思っているんですが。

○分科会長　　課題の前に、今の話をもう一度しっかり決めたほうがいいですね。もう一回この間

に挟むという御提案ですね。皆様、いかがでしょうか。仕方がないかもしれませんね。

○事務局　このままではちょっと余りにも羅列だけであって、本当に課題とは成り得てないと思います。

○分科会長　わかっているんですけど、これからお願いしたいのですが。もし、それがわかっているのだとするなら、初めから出さない。責任を持って出す内容を提供するというようにお願いできますか。

○事務局　申しわけございません。今後はそのようにさせていただきたいと思います。

○分科会長　ということで、この1回目と2回目の間にもう一回スケジュールが入ります。少し時間が大変ですけれども、皆さん御協力いただいて日程調整も、またいただくということになりますと思いますけれども、よろしくをお願いします。

時間以外の問題で大きな問題を今議論できるとしたら、皆さんいろんなことを言われましたけれども、本当に何をやりたいんだということを資料・データを分析してわかることと、分析しなくても日々西宮市で仕事を皆さんされているわけですから、データ分析をしなくてもわかることがあると思うので、データ分析しなくてもわかることについて西宮市をこういうふうにしたいのだと、交通をこうすることによって都市構造もこんなふうに変わるかもしれないので、そういうのを期待したいのだと。こういう口調でもよろしいので、お話をいただけるいいですね。それに基づいて皆様、このデータを見ながら議論をしたら、より議論が深まるように思います。西宮市さん、お願いします。

○委員　今、事務局のほうから非常に整理不足、時間不足で優先順位がなかなかわかりにくい部分という御発言がありました。私もそのとおりのように思っているところですが、今、分科会長のほうから西宮市としてどういうことがしたいのかというのをざっくばらんにということで御指摘がありましたので、何点かお話をしてみたいと思います。

まず一点目は、南部市街地と山口町、塩瀬町という北部の地域をどう考えるかという点が大きな問題かと思っております。実はさくらやまなみバスというのが平成21年からスタートしまして、現在も継続しているわけですが、これは南北を直接連絡する幹線公共交通ということで我々は位置づけてやっているということですが、今日の資料でも、例えば市域の変遷のところの4ページのところで、市が幾つかの合併を繰り返して市域が膨らんできたという説明をさせていただきました。これ

は一つには、もともと生活圏の違うエリアが幾つか複合して都市ができ上がってきたということかと我々は認識しております。そういう意味で言うと、まさにおっしゃるとおり、ここでいう山口、塩瀬という北部地域と南部市街地が完全に一体化できるのか、交通でそれが解消できるのかという話になると非常に難しい面があるかと思えます。そういう面で言うと、例えばさくらやまなみバスのようなものをこれからももっともって例えば塩瀬町、あるいはもっと山口町も含めて拡充していくのかという話になると、それは少し無理があるのではないかという気がしております。そういう意味での南部の市街地とこの北部地域というのは、今の現況の生活圏、これを尊重して交通を考えていくべきなのかと。そうすると、塩瀬町でいうと宝塚方面との結びつきを強くする。あるいは山口町でいうと、神戸市北部あるいは三田方面との結びつきを強くするということが一つの方向性なのかと、まず大きな市域全体の話としてはそういう考えがあります。

それからもう1点、人口の増加のところで少し御指摘があったように、現在南部市街地でも人口増が顕著なエリアとそうでないエリアがあると。これは、一つは交通の利便性というのが大きくかかっているのではなかろうかと我々は考えているところであります。端的に言いますと、北口周辺が大きく人口増があるエリア、これは阪神大震災以降、北口北東等であるいは駅の周辺で大きな市街地整備事業が行われたという成果もありますが、それ以外では具体的に言いますと、市の一番南東部分、鳴尾地区というところなんですけれども、図面でいいますと5ページ、この市域の右、一番右下の部分です、この辺の人口が減っていると。こういう人口減少が見られるところに交通がどういう役割を果たせるか、ここを少し我々としてはひも解いていきたいなという考えがあります。例えばもう少しバス網を充実するようなことで、交通利便性を高めることでこの人口減が少し抑制できるかなという思いもありますので、まず南部市街地においてはその人口増減と交通の関係をもう少し掘り下げていくべきだろうなというふうに思っております。

それからもう1点、自動車交通の面でいいますと、これは従来から西宮は南北交通が弱い、弱いと言われてまいりました。これは当然のごとく、阪神間ですから、神戸・大阪方面に東西の幹線道路がたくさん発達してきたという点であります。具体で申し上げますと国道2号、43号それから171号、それから阪神高速の神戸線、湾岸線、あるいは名神高速道路、たくさん交通網が発達しておりますが、残念ながら南部の市街地におきましても南北方向の幹線道路、これが非常に脆弱であります。これは

従来から西宮市の課題として言われてきたことであります。そこで、例えばですけれども、43ページに自動車利用面で踏切が存在しますよということが書いてあります。これは今現在、この資料では踏切の場所しか書いていないんですけれども、じゃあ一日の遮断交通量が一体どれぐらいになっているか、その遮断交通が経済面にどんな影響を及ぼしているかという点が若干まだ不足しているかなというふうに考えておりますが、逆に裏を返せば南部市街地における南北交通、これは今鉄道が幾つか走っておりますけれども、鉄道の新線を設けましょうということはなかなかできませんから、ここは自動車交通である程度分担していくべきものと考えておりますので、そういう意味でいうと、南北の幹線道路の整備あるいは踏切の除却・解消、この辺が大きな課題なのだろうなというふうに思っております。

それからもう1点、これはコンサルタントさんに最初に発注するときに、市が一つのテーマとして掲げさせていただいた内容の一つの中に、これは全国的に言われていることですが、コンパクト都市の実現と。都市機能の集約化ということをおっしゃっております。西宮市の今の我々の認識は、既に南部の市街地では比較的そういう機能が整っているのではないかと認識はしております。それを比較的密に鉄道網なりバスのほうも結んでいただいておりますという認識なのですが、まだまだ都市機能としてもう少し、特に都市核というのが本当に我々のイメージの中でいうとまだまだぼんやりしているというところで、従来から二大都市核と言われているのですが、阪急の西宮北口が一つ、それから阪神、あるいはJRの西宮駅周辺が一つということで、都市核機能の充実というのをもう少し明確に打ち出すべきじゃないかと考えておまして、そういう意味でいうと駅周辺の交通結節機能がまだまだ不十分なところがあると。これは北口の近辺は比較的最近広場ができたり市街地整備事業ができたりして、充実しつつあるわけですが、例えば阪神西宮、これは北側に十分な広場がありませんし、そこはかなり広いバスターミナルがあるということもあるのですが、ここではバスも含めた交通結節機能が劣っているというふうな考えもありますので、都市核及び地域核における、いわゆる交通結節機能、これをもう少し充実させていくべきであろうという考えを持っております。

きょうの全体の課題の中で、そういう視点で、本来もう少し大きなタイトルを掲げて優先順位をつけてお話をしていくべきだったかと思うのですが、時間不足で非常にその点が抜けていたということについては、おわびをしたいと思います。

もう一点、最後につけ加えますと、自転車、徒歩利用の面で幾つか一応課題を掲げさせておるんですが、ただ実現可能な面がどこにあるかという面でいいますと、例えば48ページにJRの神戸線以北の緑で塗っている自転車、歩行者道の整備の色が塗っています。これは歩道空間で一応、自転車・歩行者道として一定の幅員以上、これはおおむね3メートルですけれども、3メートル以上の歩道幅員が確保されている、いわゆる幹線道路を着色しているわけなのですが、南部のJRの東海道線以南につきましては、もっともっと幅広い道路がありまして、実際に自転車道が歩道とは別に整備されている区間が結構整備率が高い区間なんです。ただ、残念ながら、このJR東海道線以北につきましては、歩道の横に自転車専用の空間を取るスペースが実はございません。そういう意味でいうと課題は課題なんですけれども、実際に整備が、例えばJRの南と同じように整備ができるかという、それは非常に難しいという現実でございますので、その辺は優先順位を考える中で、歩道にいわゆる、例えば自転車道をつけ足していくというふうな事業はなかなか難しいかと思っておりますので、別の方策でその自転車・歩行者の利便性の確保を考えなければならぬだろうと。ざっと、今我々というか私が考えている都市の課題というのは今いったような考え方でございます。

以上でございます。

○分科会長　　今、5点ほどお話をいただいたと思いますが、そのお話も含めて、それからこの資料を振り返りながら、皆さんから御意見、御感想をいただければと思います。よろしくお願ひします。

○委員　　本当に的確な問題意識だろうと思います。僕も多分そうだろうなと思ったので、そこは次回のときには数値で議論をしたいなということが1点。それともう1点、僕がちょっとどうかと思っていることは、北部と南部で分けたときに、南部は比較的安泰みたいな感じですよ。公共交通に限って言えば。自動車の幅員の話や様々な話があるのでしょうけれども、本当に安泰なのというようなことが気になります。特に西宮の甲陽園であったり、苦楽園だったり、あのようなブランド郊外、昔でいうところの都市郊外で、非常にブランド化したような郊外住宅地だと思いますが、本当にそこがブランドとして生き残っていけるかどうかです。先ほど北口の集合住宅であったり、そういうところの人口が増えているという話がありましたが、それはそれでいいですが、じゃあ、その背後地にあるような郊外部のところが高齢化でぼろぼろと抜けていくような話になっていたり、そこにもし交通の問題が大きく要因として聞いているのであれば、もう西宮市としてはゆゆしき事態です。本当に

西宮の顔であるようなところが、ゴーストタウン化してしまうようなことになると、これは非常に大きな問題だろうなと思います。だとしたときに、今はいいかもしれませんけれども、10年後、20年後にこういうところがどうなっていくのか、それに交通として何かできることがあるのかないのかということも知りたいなというようなところがありますので、その点も次回、資料なり情報なり提供していただけるとありがたいなと思います。

○分科会長 ありがとうございます。こういうふうに視点の話をしていけるといいですね。ほかに御意見、御質問はございますか。

○委員 この資料の中でよく高齢者の方の話が出てきますが、それ以外の移動弱者の方はどのような方がいらっしゃるのか、また、子育て層のお母さんが西宮市の場合たくさんいらっしゃるの、その方々に対してはどういうふうに考えていらっしゃるのかなとか、そういった高齢者以外方ももう少し、その方々が住みたいな、住み続けたいと思われるまちづくりも重点的にしていかないと、この資料を見ていく中では地方の人口が減少していかれている地域の資料なのかなと思うぐらい、結構さみしい資料になっていっています。それから、魅力あるまちづくりのための交通はどうあるべきかという点も少し加えてはどうかなと思います。

○分科会長 ありがとうございます。ほかに御意見、御質問ございませんか。

○委員 1点だけ、ちょっと逆に御質問というか皆さんの御意見を聞きたいところがありますので、よろしゅうございますか。

○分科会長 はい、どうぞ。

○委員 実は、今回かなりデータ分析ということで、パーソントリップ調査等の分析を一生懸命やってきた経過があるんですけども、一方でそういう数値的なデータとは別に市民のニーズがどこにあるか、市民の方がどう考えていらっしゃるかというところも一方では大事な視点なのかなというふうに思っております。ただ、全市的なアンケートを取ったりするということになりますと、非常に時間もかかりますし、ポイントが絞りがたいということもありますので、ある程度市民ニーズとしましては、従来の市民意識調査であるとか従来の交通に関するアンケート等の援用をしながら、そこから何か汲みとってくる。市民の意見としてこういうことなのだろうなということ把握してくるという方向性が一つあるのかなと我々は考えているところなんですけれども、あえて今回の総合交通戦略

の中で新たなアンケートなり、意識調査みたいなのが要るかどうかという点についてちょっと皆さんの御意見を少しお聞きしたいなと私は思っているところなんです。

○分科会長　　いかがですか。ちょっと今の話だけど、スケジュール的に考えるとなかなか難しいという気がするのと、アンケートをするというのはこちらのほうがきちんと何を聞くかをはっきりしないといけないですね。アンケートについては、今やりましょう、やらないでおきましょうという話はちょっと難しい感じがしますね。

○委員　　一点補足しますと、今日の全体スケジュールの中で説明が不足しておったかと思いますが、最終的にこの総合交通戦略を取りまとめていく上で、パブリックコメントの手続を経ていきたい、逆に経なければならないと思っておるところです。実際に分科会長からの御指摘もそのとおりなのですけれども、聞くことが決まっていなとなかなか市民意見も聞きにくいと。逆にはっきりした方針がないと意見も出てこないというところもありますので、今の我々のスケジュールからしますと、次年度、平成26年度に実施計画を策定した後に最終的にはパブリックコメントにかけさせていただけたらというふうに考えているところなんです。それも含めて皆さんの御意見を一度お聞きしておきたいなと思っておるところです。

○分科会長　　このような問題提起が出ていますが、いかがでしょうか。

○委員　　できたらいいですね、ということですね。きちんと作りましょう、その前にきちんと計画を作りましょうという姿勢が必要かなと思いますし、あんまり拙速に期限を切ってというよりは、平成25年度第3回というふうに書かれてありますけれども、お尻をもうちょっと延ばせるのなら延ばしてもしっかりしたものをつくったほうがいいだろうと思いますし、そのしっかりしたものの、僕のイメージなんですけれども、戦略目標って書いてありますよね、第3回のときに。ここは目標というのも数値なんですよね。授業で教えるときに目的と目標という話をしますけれども、目標というのは数値なので、今回つくった数値というのが必要だと思います。プロ野球チームも最初に優勝というわけじゃないですか、そこに向かってオール西宮市として向かっていくべきだと思うので、何らかの数値というのは掲げたほうが、そのパブリックコメントについても回答しやすいだろうと思います。それは多分複数の数値が挙がってくると思います。外出率が何%とか、公共交通の利用が現状維持とか。その辺のものが多分挙がってくると思うのですけれども、それを単に思いつきで挙げるの

ではなくて、こういう会議で情報を積み上げたりとか、その各部署の施策というのでも積み上げていく中で、これぐらいだったらいけそうだと判断した上で出していく。それが多分PDCAで回していくのでしょから、こう、ぐるぐるチェックできるような形にしておいて、場合によっては目標を下げざるを得ないということもあるかもしれませんし、もっと高くやっっていこうという話になるかもしれません。いずれにしてもそのパブリックコメントにかけるのであれば、戦略目標というのは数値で、また、その戦略目標を導くための基本的な方針であって目的というものが書いてあって、それぞれのやつがパラパラというようなものを僕はイメージしていますので、そういうふうにやりたいなと思っています。

○分科会長 ありがとうございます。ほかに御意見ありますか。

ちょっとパブコメの話ですけれども、気がついたらパブコメのスケジュールが決まっていて、何かもう議論する時間がなくなってしまうということにならないようにしましょう。パラドックスなことですけれども、一体何のためにやっているのか、わからなくなってしまうということが何回か経験があります。パブリックコメントは、行政的には大変なことだと思いますが、そのスケジュールを決めた途端、計画ができ上がるというスケジュールを決めて、パブリックコメントをやるとしたら、ここまでにまとめを出さないといけなくなってしまう。そうならないように、パブリックコメントも初めにしっかりとスケジュール感を持ってやりましょうということですね。アンケートもそうですね、何を決めるか数値目標を挙げると意見が言いやすいですよ。ですから、アンケートをしたら何を聞きたいのかというのを明確にして聞くほうがいいでしょうね。抽象的なことを聞くといいという答えしか出ない、あるいは抽象的な不満しか出ない。それでは、あんまり使い勝手のいい結果にならないかもしれませんね。

この資料の中身でも結構ですので、皆さんの御意見をいただければと思います。

○委員 よろしいですか。

○分科会長 はい、お願いします。

○委員 1 ページ目のフローのところを見させていただきますと、第2回のところに将来都市像とか、将来道路網とか、将来ネットワークという単語がありますが、先ほど5点ほどこういうことが課題と認識しているということを教えていただいたんですけども、今回の戦略の中で都市施設とし

での道路がどうあるべきかというのは、そのネットワークに立ちかえってのところまで議論の対象としてお考えなのでしょうか。

○事務局　　この資料のところには将来ネットワーク、道路網という形で入れさせていただいているんですけども、まず大事な部分としては、この中では将来都市像、そういう交通政策等を通じてどういう都市構造を目指していくのかということの中での大まかな機能の配置であるとか、軸の設定であるとか、そのことが重要になってくるかと思います。ある程度この道路網とかネットワークとか入れさせていただいているのですけれども、具体の道路網、ネットワークまでをこの戦略で扱うかどうかについては少し今後よく考えるべきではないかと。これは絶対必要であるというふうには位置づけてはおりません。

○分科会長　　市からしたら、都市計画道路の見直しはどうするかということですか。

○事務局　　そうですね、別途同時並行で実は都市計画道路等の見直し作業というのを行っておりますので、それとの整合は図っていく必要性はあると思っています。ただ、これはどちらかといえば今回の総合交通戦略はそれこそ交通全般の話ですので、そこで個別の都市計画道路の見直しであるとか、そういうこととの一定整合を図る必要性はありますけれども、総合交通戦略の中で細かいネットワークのことまで本来言及する必要性はないのかなとは思っています。

○分科会長　　じゃあ、場合によっては要るかもしれないということですか。

○事務局　　そうです。

○分科会長　　でも、そうすると第2回には何を話しましょうか。

○事務局　　第2回では、まず少なくとも市としてのこういう交通政策を通じたまちづくりの目標、方針等もある程度念頭においた上での、それこそ課題の優先順位であるとか、その重要性、このことを重要に思っていますよということがわかっていただけるような資料を提示した上で、少し将来都市像の入り口部分を御議論いただけるようなネタが提示できるのかどうか、そこぐらいの話が第2回目の話になってこようかと。

○分科会長　　12月下旬と書いてあるのは今のお話ですと、将来道路網、都計道の話もタイトルとして挙がっているけれども、まあ、それは全体的な話はするけれども、各論は話をしないということですね。そうすると、都市像の話をするにしても将来ネットワークという、多分これ公共交通、バ

スの話かもしれませんが、これも大事なところについては話をするということですね。

○事務局 1 ページ目のところで書いているこの第2回に相当する部分の議論としまして目指すべき将来都市像、都市構造みたいなことを御議論いただいて、それを達成するための施策等も含めて。もう一つ考えていますのが都市像というのが御議論いただく段階ではもしかしたら複数案の中でそれをどういうシナリオがいいのかということで御議論いただくような形にもなるのかなとはちょっと想像はしているのですけれども。

○分科会長 そういうのをやってもいいかもしれませんが、むしろ先ほど言われたような5点等の視点を入れて2回目とか、2回目の前にもう一度、例えば、1回目ダッシュ会を開き、そこで都市像とかいろんな視点を出してもらった後、2回目に実際にデータを見ながらどういうふうにしていったらいいのかという話をするのではないのでしょうか。

○事務局 もう一度整理をさせていただきます。

○分科会長 そうですね。一体何をするのかというのを、それから何を決めないといけないかというのが、全然見えませんよね。

今日もそうですよね。今日どうしても決めたいことは一体何なのでしょう。そういうことをそれぞれ各会で意識を持ってもらおうと、何を話したいかというのがよくわかると思うので、それでもう一度整理をお手数ですけれども、やっていただけたらと思います。そして、それも次回提出してください。お願いします。

ほかに御意見、御質問はございますか。例えば、今5点ほど発言があり、もうちょっとあるよということで郊外住宅地の話も出ましたけれども、もっとあると思います。そうですね、高齢者以外って話もありました。もっとあるというようなことを、今できたらデータを見ながらでも結構ですので、いろんな議論のネタを御提供いただいたら皆さんの分科会の役割としては果たせそうな気がしますので、ぜひお願いできますか。北部のほうがちっと手薄な感じがしますが、その北部で本当に議論してほしい点や、ちっとこれは大事だというような点がありましたら。

○委員 これは前回でも触れたことなのですけれども、先ほどの方々も触れられていましたが、どうしても北部というのは市の中心部に行き来することが余りないと。例えば公的な手続であるとか、どうしても中心部にこの市役所も含めて、出ること以外に余りない方のほうが多いと思うんです。生

活圏としては東西、ですから塩瀬、山口にかかわらず、宝塚あるいは神戸市北区、三田とのつながりというんですか商業施設も実際にはそちらのほうに行く機会がほとんどですから、これは自動車やバスに関しての交通機関です。あとJRに関して、これは私がよく感じているのは大阪に行き来するときに、宝塚止まりになってしまうケースが結構あります。これは、単純な接続の話ですけれども、JRを利用して大阪に行った、帰ってくる時に宝塚止まりで乗りかえなければいけない、あるいはそのちょっと手前の川西池田というところで普通電車、あるいは後から来た快速電車に乗りかえなきゃいけないとかいうことで、JRに関しての鉄道の不便さというのも若干北部地域に住む人は感じているということで、どうしても私の視点で言うと、北部の鉄道網あるいは道路網、交通附帯系の不備というのが出てきますので、その辺を西宮市としてどのようにお考えいただいているのかということが一番です。これは前回も言いましたけれども、今、国道176号線、名塩道路のほうの建設をやっていますから道路に関してはそれが若干バイパスということで、交通渋滞の緩和であるとかバス路線のバスのスムーズな駅ということに今動いているみたいですが、でも、これだってまだ完成年度がいつになるのかははっきりしない。まだ道路をつくってトンネルも掘っている最中と。名塩から宝塚につながる一部の間ですけれども、この辺でも全然兵庫国道事務所がどういうふうな考えでやっているのかわかりませんが、その辺の情報も全然住民には伝わってこないということで、この南部地域に比べたら北部地域の生活体系というんですか道路網、交通網も含めて、これがどうしても不十分であるというふうな考え方を多くの方が持つておられるんじゃないかというふうには感じます。ちょっと体験であって申しわけないですが。

○分科会長　　いえいえ、考え方を出せということですね。考え方を出しましょう。

はい、じゃあ、お願いします。

○委員　　これはつけ足しに近いのですが、やめてほしいものを挙げたいと思います。例えば、市立病院を駅から遠いところに持っていくとか、そういう公共施設を鉄道利用できないところに建てて、そこをバスとつないでそのバスの採算に落とすとかいうのが、たくさんありますが、それはやめましょう。また、土地区画整備事業でも、よく分からないことはもうやめましょう。私も一応交通専門ですけれども、交通が全部尻を拭くような都市開発がたくさんあります。ですから、そういうような交通サイドから都市開発のことについて、すべからず集みたいなのが、共有できればもう少しましに

なるのではと思います。それは戦略に載せるかどうかは非常に難しいかもしれませんが、実務者の共有している意識の中で持っておいたほうがいいのだらうと思います。決まっているものを粛々とやっていくような時代ではないと思いますので、少しずつここを変えていくようなことも考えていくべきだらうと思います。

○分科会長　　今言われたことは、既に決まっていることでも、待ったをかけるぐらいの馬力があるということですね。

○委員　　待ったがかけられないのであれば、戦略的に延ばすとか。次回提案をしていただけるような、西宮市の交通政策に反するような整備ってたくさんあると思うので、そういうことに対して異議申し立てができるようなバックの行政計画としてあったほうが良いと思います。

○分科会長　　ほかに御意見。ここで議論をしておかないと交通の大きな考え方が市としてまとまらないので、大きな視点でもぜひ、こういうのを入れておいたほうが良いというものがありますか。結果的に反映されるかどうかというのは別ですが、そういう御意見をいただけたらと思います。

○委員　　一つよろしいでしょうか。

○分科会長　　はい、どうぞ。

○委員　　この資料を拝見して、余り話すことはないなというのが実際思いました。先ほど北部の話等が出ましたけれども、実際にはニーズというのが見えない、どれだけ供給されて、何が不便で、どうしたいのかというのが見えないところがあるので、もし可能であれば次の会議でそういったところの実際交通の事情のところも情報として欲しいなと思います。

○分科会長　　私からも、三、四点気になる点を申し上げます。

一つは高齢者以外という話がありましたが、もちろん高齢者の話もすごく大事ですが、高齢者の話も実はあるようでないんです。高齢者交通をどうしていきましょうかということについては余り述べられていないので。幾つかありますが、免許返納をちゃんとやってもらいましょうというものも、すごく大事な政策ですよ。返納しようと思っても、足がなくなって困るという人に対しては返納をお願いできないですよ。返納していただくには、こういうふうな交通のサポートがありますよというのがあって初めて返納をお願いできます。事故が多いということだけではだめです。高齢者の人たちもきちんと交通のサポートをするということと、それから外出支援の話というのもすごく大事だと思

ます。南部のほうは特に外出支援という話はあるかないのかもしれないけれども、買い物難民になりかかっている人というのは都市部の中でも大阪市内にたくさんいますが、西宮市の実態はどうか、あんまり見えません。鳴尾の話についても、もしかしたらそういう人たちがいらっしゃるかもしれないですね。買い物難民というのは買い物だけじゃなくて実は健康難民でもあって、医療難民でもあって、そういう人たちの生活を全般にどういうふうにサポートしていくのかというのが、象徴的な言葉が買い物難民だと思うんですけども、そういう人たちをどうサポートしていくのか。これは今まで公共交通不便地域という言い方をしましたね、半径いくらとか。あれはやめましょう。あれをやって誰が幸せになりますか。そこにおけるいろんな人たちの動きをきちんとサポートすることが大事であって、あのように定規で測ってここはだめよという話で、だめな人たちに対してどうカバーしていくのかという発想をしているんですね。あまりいい答えが出ないと思います。

そういう関連でいうと、コミュニティバスをどうするかが問題の解決かという、これもそうではないんですね。コミバスも解決の一つだと思いますけれども、みんなで相乗りをやったって、コミバスほどの需要量はないところについては、それは必要なわけですし、自転車がそれをカバーしたって全然構わないというふうに思いますが、半径300とか500とか書いてしまうとコミバスを入れてしまわなくてはならないような気持ちにみんながなってしまうということもあるので、一つは今申し上げたような公共交通不便地域というものの見方を違う見方にしましょう。それからコミバスだけが解決の道じゃないよということも重視しましょう。

それから高齢者の話もそうですけれども、パーソンのデータを見ると近畿圏ですけれども、18から45歳ぐらいまでの人の生成トリップが極端に減っているとこっちは問題ですね。西宮市はそういう状況がどうなっているかというのをもう少し分析しておいたほうがいいと思いますが、できるだけ働き盛りの人たちがこの地域でしっかり動いてもらうことによって高齢社会を支えることになるわけですから、高齢者以外の若い人たちの外出支援、働き盛りの人たちの外出支援というのもすごく大事だと思います。

それともう一つ、先ほどの買い物難民の話と少し近いかもしれませんが、西宮市の健康になってもらうことはすごく大事だと思うので、例えば介護認定を受けている人たちと公共交通の密度との関係等があるのかもしれない。これは仮説なのですが、公共交通があって外出機会が多いほど外出

されて健康を保っておられ、介護も少ないということであるとするならば、高齢者にとっても幸せな地域をつくっていくために、公共交通の果たす役割がもう少しあるのかもしれませんが。あるいはそういう働きかけをやりましょうと、せつかく公共交通があるんだから、みんなでもうちょっと出歩きましょうという、MMに近いことかもしれませんが、そういうこともこの中でなぜそういうことが書いていないのかというぐらい何もないので、ぜひそういうこともやりましょうというふうに思います。

最後に、避けて通っている感じがしますが、避けられない話があると思います。例えば踏切がすごく多いという話ですけれども、甲陽線の話ってどうするんですかね。あれを例えば連立したほうがいいのか、それともいろんな意味でいうとあのままで置いていったらいいのかと、私も答えはわかりませんけれども、それを皆さんで一回議論しておいたほうがいいと思います。その結果、例えば連立するほうがいいのならそれはそうでしょうし、そうでないと、もっといろんな物の見方をすると少々渋滞していても、それはそれでいいというのも判断の一つだと思いますから、そういうことを一度議論しておかないと、大事なことをしていると思いますね。

もう一つというのは、新駅はどうするのかという話も全く触れていないので、このまま気がつかずに、ずっと終わってしまうかどうかかわからないですけれども、そういう幾つかの重要な懸案事項についてもここで話をして、それは結果として表に結果が出ないかは全く別にしても、一応議論しておかないと、後である問題、我々も関わっていたのに見解がもう一つ不鮮明だねというようなことになるとよくないですよ。ですから、結果はどうであれ、出す出さないは別にしても、その議論をするような場、あるいはそういう議論する時間を短い時間ですけれども、出していただけたらありがたいなというふうに思います。

ほかに御意見等はございますか。

○委員 皆さんのいろいろな御意見を聞いていて、結構厳し目というか西宮市さんとしてどうしようという御意見がすごく多くて。でも、今現在、この会議ではそうかもしれませんが、今まで西宮市さんとしてすごく頑張ってきた取組みというものもあると思うんですよ。その資料というものも本当にせつかくやってきたのに示されていなくてすごく惜しいというかもったいないなど。今までどういうことをしてきたのかというのを、こういう場でアピールしてもいいのではないかなど。例えば最近、

私子供と二人で歩いたりしていると、通学路を全部グリーンに塗りましたよね、ここ最近。あれすごいなと思って。今まで本当に狭い、本当にただでさえ歩道がないところを通学路として利用していて、通学路だと全くわからない状態だったのに、車も注意しようというふうに走りますし、すごく良い取り組みだなと。そういうのとかをPRしたらいいのにとこの感じました。

あと、自転車、徒歩の問題、内々交通、分担も高いと思いますし、また、駅周辺の駐輪の問題もありますが、それ以外の問題も、例えば自動車の事故が多い傾向にあるというのはわかるんですけども、それ以外のところもそれなりにあって、それはどういうものかというのをもうちょっと具体的に示されたほうがわかるのかなと思います。ここ最近、本当に自転車の、商業施設であるとか、大型の高層のマンションとかが多く子育て世代が多いので、自転車利用も大変多くて、自転車道を整備されているんですけども、反対に自転車が多過ぎてそこをまた避ける利用者がいるという傾向が生じてきていると思うんです。そこら辺が全然この資料ではわからないので、そのようなことなど、ちょっとミクロの話になってしまうのかもしれないですけども。大きな話だけじゃなくて、そういうスポット的な課題とかもあるんじゃないかなという感じがしました。

以上です。

○分科会長 ありがとうございます。みんな期待しているから厳しい話になっているのかもしれませんが、その点お許しください。

○委員 今、御質問や、御指摘がございましたように、私自身も今回の概要をまとめる方向としまして、まず一点目には地域性を先ほどから出ています北部地域をもっと掘り下げるべき、これは北部だけじゃなくて南部地域も私は個人的には大きく3ブロックぐらいに、先ほど御指摘がございましたように、苦楽園とか甲陽園のそういった山麓部分、そしてもう一つは中心部分といいますか阪急、そして南は国道43号線の挟まれた地域、そしてもう1点は臨海部分、これについても西宮市の市内としましては、なかなか特徴を持った地域性がございますので、そういったことで先ほどから御指摘されています北部地域も入れまして、もう少し地域の特性というのを掘り下げてわかりやすく説明したほうがいいのではないかと思います。その中で、問題点ももう少し具体的に目に見える形になるのではないかと、こう思っております。

ただ、その一方、この西宮、幸いなことに道路は狭いのですが、西宮は、昔から「道の宮」

と言われるほど道路はございまして、ある意味道路のネットワークはあります。では、その道をバスが走れるか、自転車が安全に走れるか、歩道がついているか、確かにそういったソフトの面がこれがなかなか充実してないというところがございまして、そういった視点も、もう一度見直しまして今回の戦略に活かしていけたらと思います。ですから、先ほどから御意見が出ていますように、究極的には市民生活の質を上げるといいますかそういったところの充実を図っていききたいと、こういうふうに思っています。

それともう1点、大きくはハード的な話です。都市計画道路の話も出ましたし、新駅、そして甲陽線の踏切の話、こういったハード的な話も西宮市だけではなくて、阪神間、こういったところの視点も考えまして、今回できましたら議論をお願いしたいなど、こういうふうに思っております。

○分科会長　　はい、ありがとうございます。ほかに御意見、御質問あれば。意見の表明というようなことがございましたらよろしく願いいたします。

○委員　　最後にちょっと私のほうからもう1点だけ。

先ほど御指摘があった鉄道と道路の立体交差として一例として建石線の話が出ました。それから新駅の話が出ました。具体的に検討が進んでいる部分とそうでない部分があります。例えば新駅で申し上げますと武庫川新駅ということで阪急の武庫川の周辺に駅をつくればどうかという話在实际にでき、現在、検討の着手をしようとしているところなので、できれば当然そういう事業につながるようなものについてはここで情報を提供させていただいて、それがどういう効果を持つかというところを皆さんに御理解いただいた上で、この総合交通戦略の中でどういう施策にぶら下げていくかという点を少し議論していただけたらなと思っております。そう意味ではちょっと今日はそのデータが不足しているなという、私も率直な考えを持っておりますので、次回以降にそういうデータも提示させていただいて、一度議論をきちっとさせていただきたいと思っております。

それから鉄道と道路の立体交差の話については主には渋滞解消、あるいはその経済活動の活発化というふうなところになるのかもしれませんが、先ほど自転車道のところでも申し上げましたけれども、やればできる、やりたいなという事業と、だけど非常にお金、時間がかかって、そう簡単に進まないというふうな事業の困難性もありますので、それはこれができるらいいなというものだけではなくて、これにはこれだけの困難さがつきまといますという話も合わせてさせていただいて、皆さ

んに一定の御理解をいただく、そういう議論をさせていただいて一定の合意のもとで戦略をつくっていくというふうにさせていただきたいなと思っています。

以上です。

○分科会長 ありがとうございます。お金も、人材も有限ですから、どこから優先的にやっていくのかと、また、長期的に忘れてはいけないことは何かの両方をつくっていくのは戦略の役目だと思いますので。おっしゃったことは大事なことだと思います。

ほかに御意見、御質問ございませんか。

では、これぐらいにしておきましょうか。ちょうど2時間ぐらい経ちましたね。

そうしましたら、熱心な御議論ありがとうございました。用意された議事と大分離れてしまったかもしれませんが、一回目ということもありまして、非常に貴重な御意見が出たというふうに思います。

事務局の皆さん、ぜひ最終回に向けてスケジュールと、それから各回でどうしても皆さんと本当に今日はこれを議論してほしいことを明確にさせていただいて、きっとそれ以外の意見も委員の皆さんからは出るとは思いますけれども、それはそれで受けとめていただけたらありがたいというふうに思います。用意された議題につきまして、進行は以上とさせていただきたいと思います。

その他ございましたら、事務局のほうから御連絡をいただければと思います。よろしく願います。

○事務局 事務局ですが、本日は長時間にわたりまして御審議いただきましてありがとうございました。次回のスケジュールは先ほども申しましたとおり、再度調整をさせていただきまして、改めて御連絡をさせていただきたいと考えておりますので、何とぞよろしくお願いいたします。

本日は誠にありがとうございました。

(終 了)